



Supermarine Spitfire je natolik ikonickým letounem, že jej dokáže rozpoznat asi každý. Tento elegantní stíhač se po nebi proháněl v aktivní službě dlouhých třináct let v mnoha verzích. Svou kariéru zahajoval na sklonku vlády dvouplošníků a končil ji až s nástupem proudové éry.

Na začátku třicátých let minulého století se RAF rozhlížela po nástupci stárnoucích dvouplošných stíhacích letounů jako byl Hawker Fury. Potřeba výrazně rychlejších stíhačů byla evidentní mimo jiné i vzhledem k výkonům rychlých jednoplošných závodních hydroplánů, které dosahovaly běžně dvojnásobku maximální rychlosti standardního stíhače RAF. Jedním z nejúspěšnějších konstruktérů rychlých hydroplánů byl Reginald J. Mitchell, jehož Supermarine S.6B ustanovil 20. září 1931 světový rychlostní rekord výkonem 655 km/h. Britské ministerstvo letectví tedy pod dojmem takového výkonu vydalo v říjnu téhož roku specifikaci F.7/30, která vyhlášovala soutěž o nový stíhací letoun s maximální rychlostí alespoň 400 km/h. Navzdory tomuto požadavku připravilo sedm z osmi uchazečů do soutěže dvouplošníky, jedinou výjimkou byl Supermarine Typ 224 Reginalda Mitchella. Bohužel se ukázalo, že jeho výtvar s lomeným vzepětím křídla, pevným kapotovaným podvozkem a motorem Rolls-Royce Goshawk není dostatečně rychlý a také stoupavost byla zklamáním. RAF si proto vybrala dvouplošný Gloster Gladiator.

Od zklamání k úspěchu

Toto fiasko Mitchella od další práce neodradilo. Měl připravenou řadu vylepšení Typu 224, nicméně nakonec získal svolení firmy k projekci zcela nového stroje využívajícího rovněž nový motor Rolls-Royce PV12, základ slavného Merlinu. Ministerstvo letectví projevilo o navrhovaný Typ 300 zájem a 28. prosince 1934 vydalo specifikaci F.37/34, která umožnila stavbu prototypu vyzbrojeného čtveřicí křídelních kulometů. Následně však Mitchell obdržel specifikaci F.10/35, která měnila zadání na instalaci osmi kulometů. Tuto změnu bylo možno provést pouze za cenu odstranění možnosti nést bomby a zmenšení objemu palivových nádrží na 300 l. Toto rozhodnutí mělo za následek malý dolet, problém, který provázel Spitfiry po dlouhá léta.

Supermarine Typ 300 letěl poprvé 5. března 1936. Prototyp s číslem K5054 vzletl z letiště Eastleigh a za jeho řízením seděl firemní šéfpilot, kapitán Joseph "Mutt" Summers. Po osmi minutách letu byl novým strojem natolik nadšen, že údajně prohlásil: „Nic na tom letadle neměňte!“. Po úspěšných zkouškách byla v červnu 1936 objednána první série 310 Spitfirů a jako první obdržela nové stíhače v srpnu 1938 No. 19 Squadron z Duxfordu. V době vstupu Velké Británie do války s Německem (3. září 1939) bylo vyzbrojeno Spitfiry jedenáct squadron, na začátku května 1940 obdrželo tyto stroje dalších osm. Bohužel, Reginald J. Mitchell se již zavedení svého výtvaru do výzbroje RAF nedočkal. Zemřel 11. června 1937 ve věku 42 let a tíhu dalšího vývoje Spitfiry následně nesl Joe Smith.

Zvyšování výkonnosti

Vývoj Spitfiry byl průběžným procesem a zahrnoval četné změny. Po prvních verzích Mk.I a Mk.II dospěl vývoj do bodu, kdy bylo třeba učinit zásadnější krok pro výraznější zvýšení výkonů instalací silnějšího motoru. Prvním pokusem byl projekt, zahájený již začátkem roku 1939.

Prototyp s továrním označením Type 330 a vojenským Spitfire Mk.III vznikl úpravou sériového Spitfiry Mk.I, do kterého byl instalován nový motor Rolls-Royce Merlin RM 2SM (budoucí Merlin XX) s jednostupňovým dvourychlostním kompresorem o maximálním výkonu 1037 kW (1320 hp). Při letových zkouškách sice prototyp nedosáhl vypočtené maximální rychlosti 644 km/h ve výšce 6400 m, ale pouze 620 km/h, ovšem i to byl výrazný nárůst výkonů oproti verzi Mk.I. Komplikovaný vývoj Merlinu XX a potíže při jeho zavádění do výroby však plány na sériovou výrobu zhatily. Firma Rolls-Royce ovšem koncem roku 1940 navrhla rychlé řešení v podobě paralelně vyvíjeného a výrobně jednoduššího motoru Merlin RM5S (Merlin 45). Ten měl jednostupňový jednorychlostní kompresor, optimalizovaný pro velké výšky. Ve výšce 5400 m dával výkon 902 kW (1210 hp). Merlin 45 měl stejné rozměry jako Merlin III, pohánějící Spitfiry Mk.I. Jeho konstrukce navíc umožňovala upgrade Merlinu III na Merlin 45 pouhou výměnou kompresoru, což umožňovalo jednoduchou zástavbu do stávajících draků verzí Mk.I a Mk.II i případnou konverzi již vyrobených strojů. Zkoušky dvou prvních přestavěných strojů v Boscombe Down potvrdily solidní maximální rychlost (593 km/h v 6100 m), ale projevy se i potíže se stavitelnými vrtulemi De Havilland, kterým ve velkých výškách zamrzal olej stávcího mechanismu. Potíže byly také s chladičem oleje verze Mk.II, který pro silnější motor nepostačoval. Ačkoli bylo toto řešení považováno za dočasné, protože se stále počítalo s produkcí verze Mk.III, byl objednan program konverzí Spitfirů Mk.I a Mk.II na Spitfiry Mk.V. Celkem bylo vyrobeno 6464 Spitfirů Mk.V všech verzí.

Tato stavebnice: Spitfire Mk.Vb

V polovině března 1941 dorazil do Boscombe Down Spitfire X4922, vyrobený v Eastleigh na montážní lince pro Spitfiry Mk.I. Byl již poháněn Merlinem 45 a k jeho záletu došlo 7. února. Během zkoušek měl již tento prototyp plnou výzbroj a výstroj, přesto dosáhl maximální rychlosti 603 km/h ve výšce 6344 m. Během druhé poloviny února dostalo Merlin 45 v Eastleigh celkem 23 Spitfirů Mk.I, většinou ve verzi Mk.Ib. Staly se tak prvními Spitfiry Mk.Vb se čtyřmi kulomety ráže 7,7 mm a dvěma 20mm kanóny. Tato verze byla nejrozšířenější, zatímco provedení Mk.Va s osmi kulomety v křídle bylo vyrobeno jen v počtu 94 kusů. Verze Mk.Vc pak byla vyzbrojena buď stejně jako Mk.Vb, případně mohla mít čtveřici 20mm kanónů.

Kromě motoru odpovídaly tyto stroje standardu Spitfiry Mk.I, a to včetně menšího chladiče oleje se sáním ve tvaru U, který byl příčinou vyšších teplot oleje prvních Spitfirů Mk.V a představoval určité riziko přehřátí motoru.

Během více než dva a půl roku trvající výroby byly Spitfiry Mk.V postupně zdokonalovány. Již při náběhu výroby měly oproti Mk.I a Mk.II silnější pancéřování. Poměrně rychle došlo k výměně olejového chladiče za větší s kruhovým vstupem, který byl posléze zpětně namontován i na první Spitfiry Mk.V, vzniklé konverzí z Mk.I a Mk.II. Větší chladič se stal jedním z rozpoznávacích znaků Spitfiry Mk.V.



Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.



Před započetím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS

* INSTR. SYMBOLY

* INSTRUKTION SINNBILDEN

* SYMBOLES

* 記号の説明



OPTIONAL
VOLBA



BEND
OHNOUT



SAND
BROUSIT



OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR



SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ



REMOVE
ODŘÍZNOUT



REVERSE SIDE
OTOČIT



APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

PLEASE CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

PARTS



DÍLY



TEILE



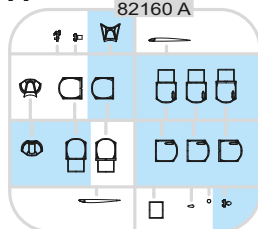
PIÈCES



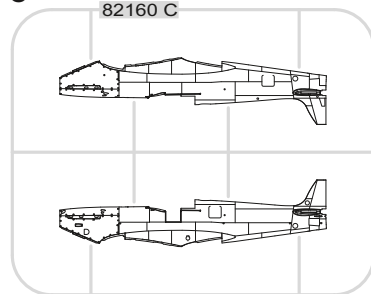
部品

PLASTIC PARTS

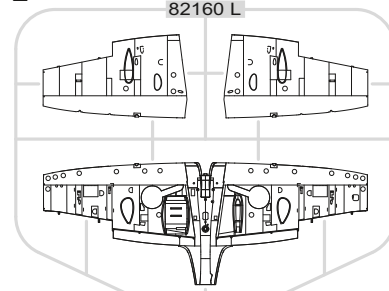
A>



C>

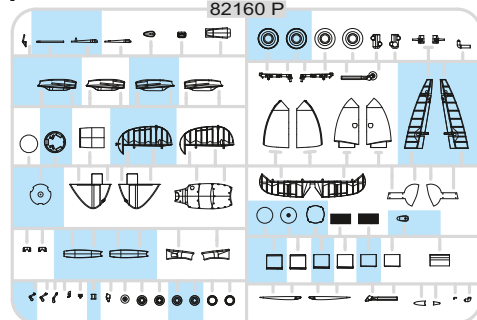


L>

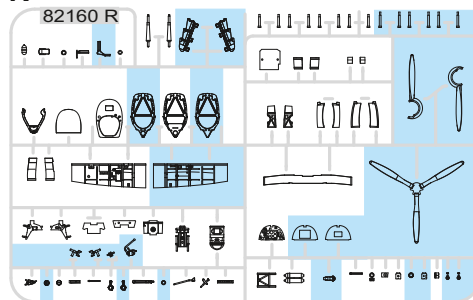


M>

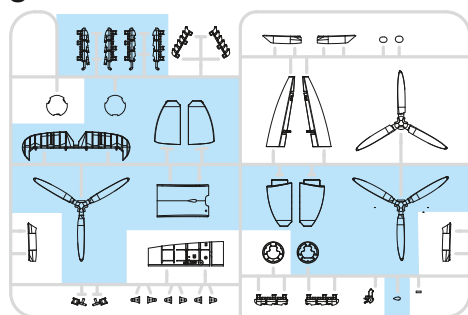
P>



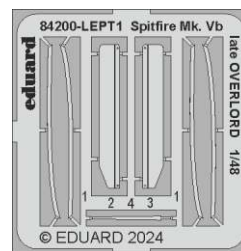
R>



S>



PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

COLOURS



BARVY



FARBEN



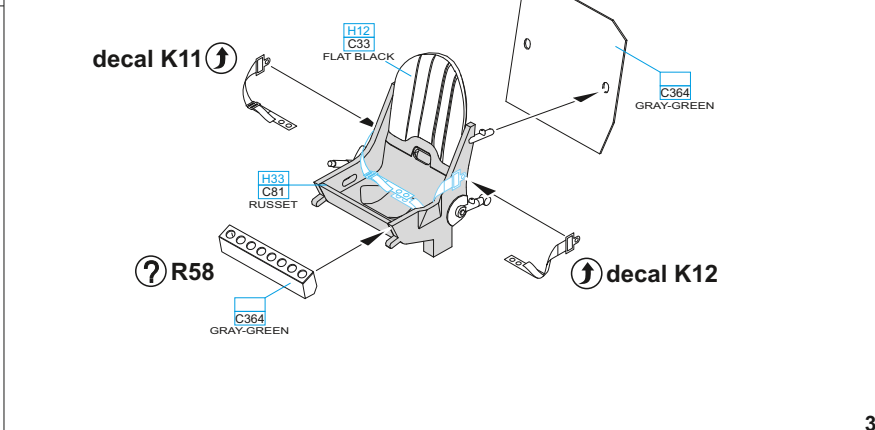
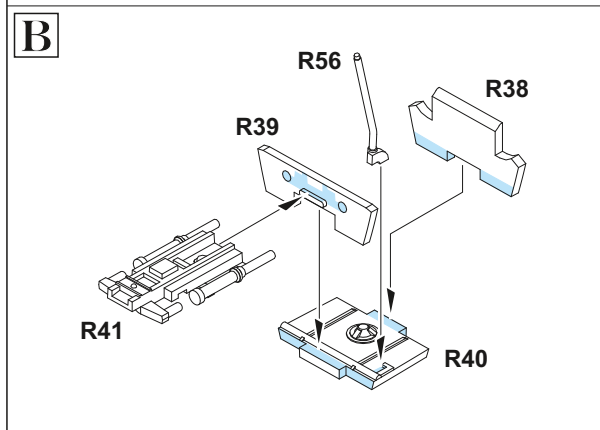
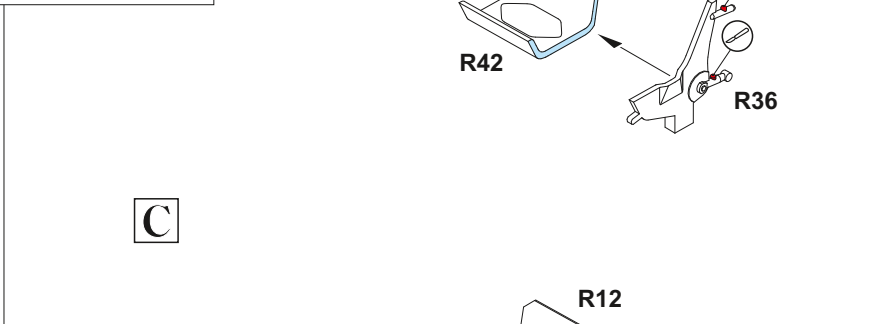
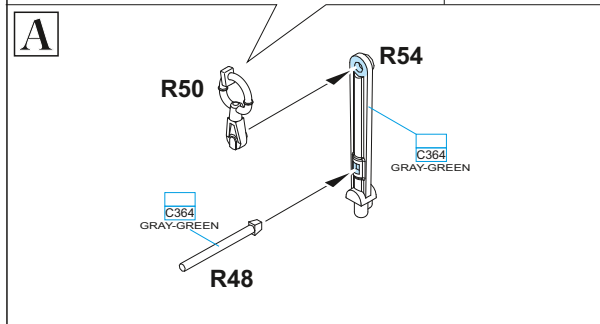
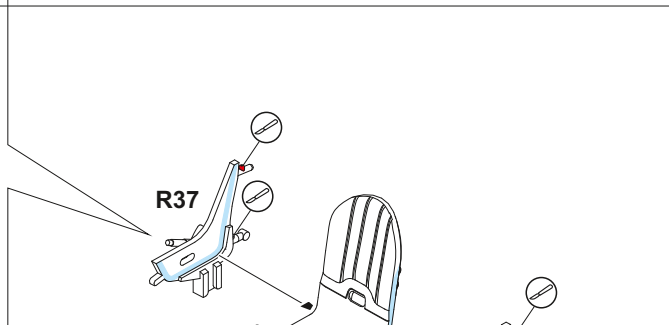
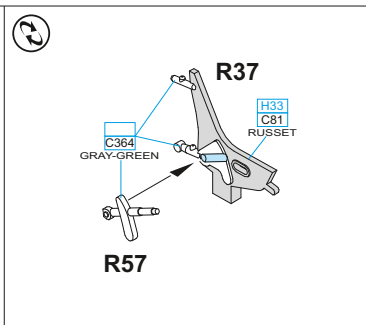
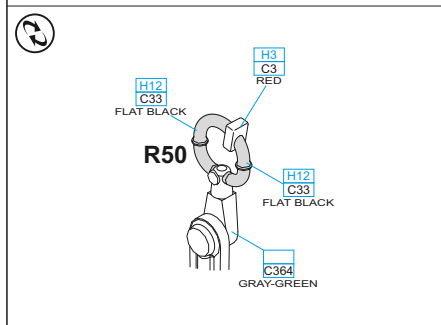
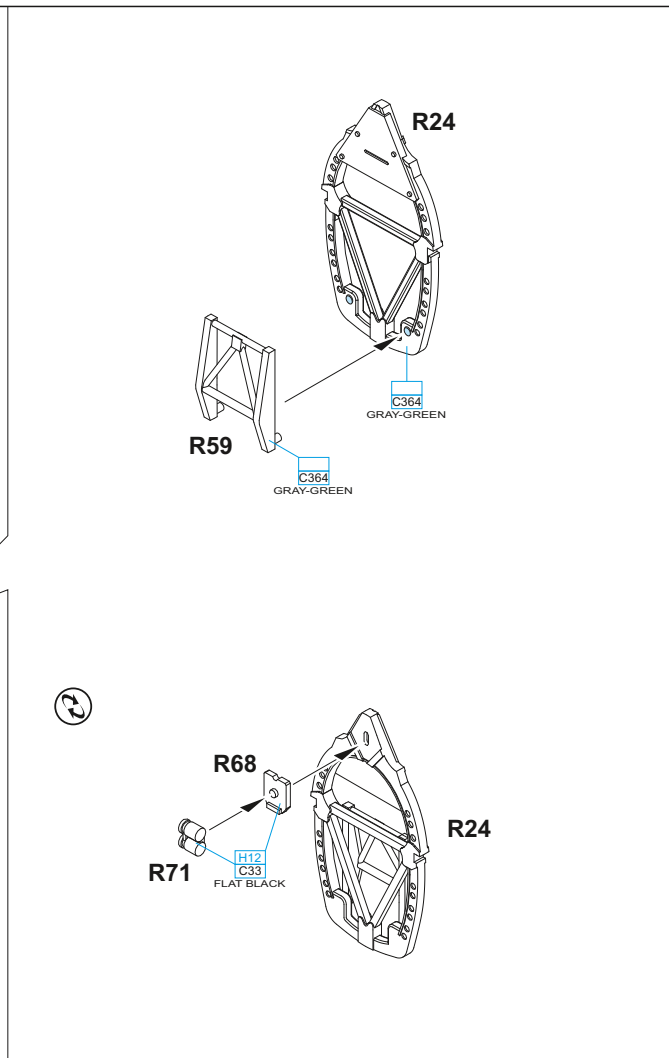
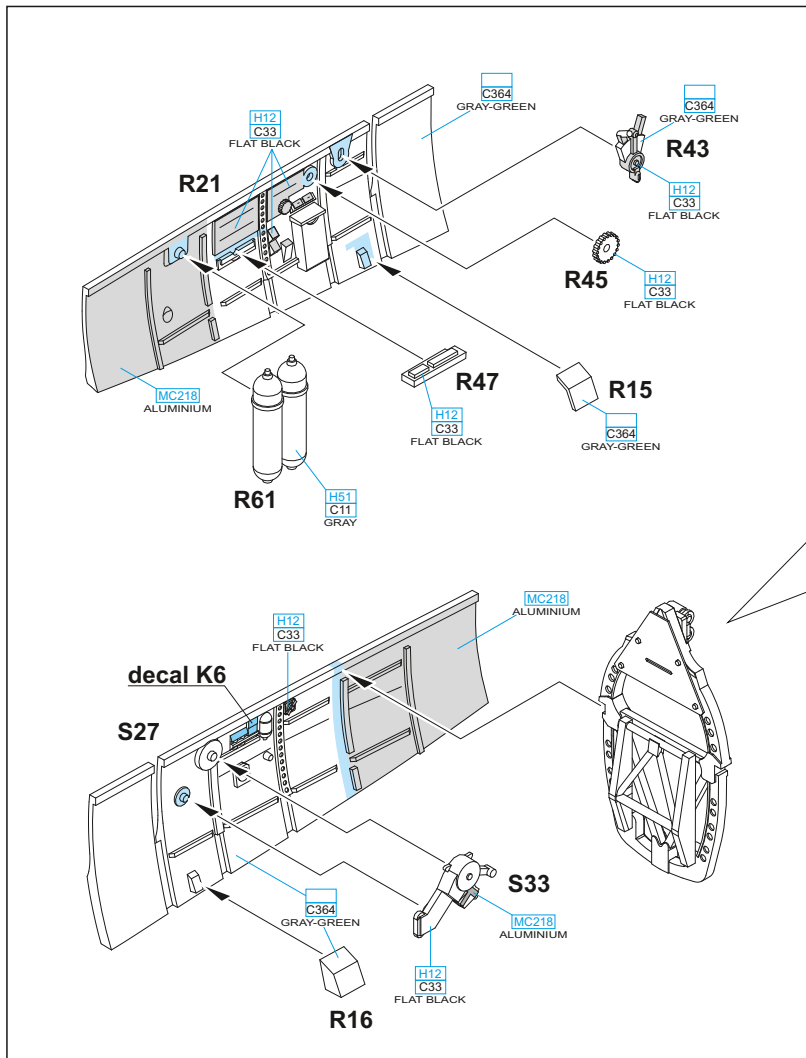
PEINTURE

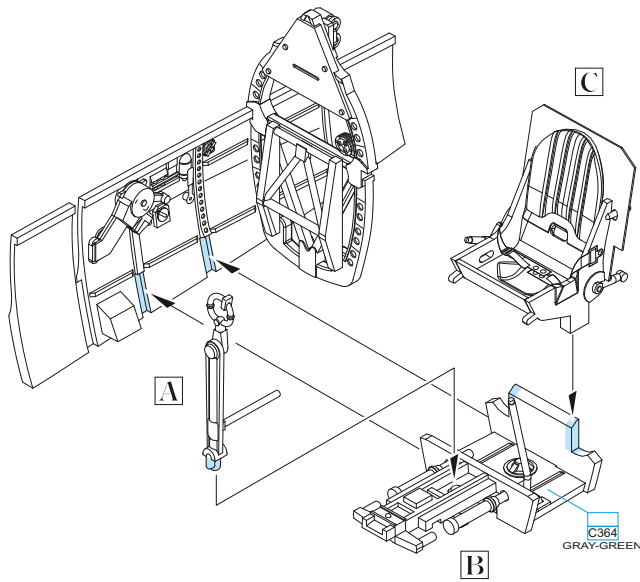


色

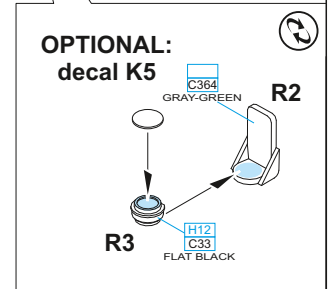
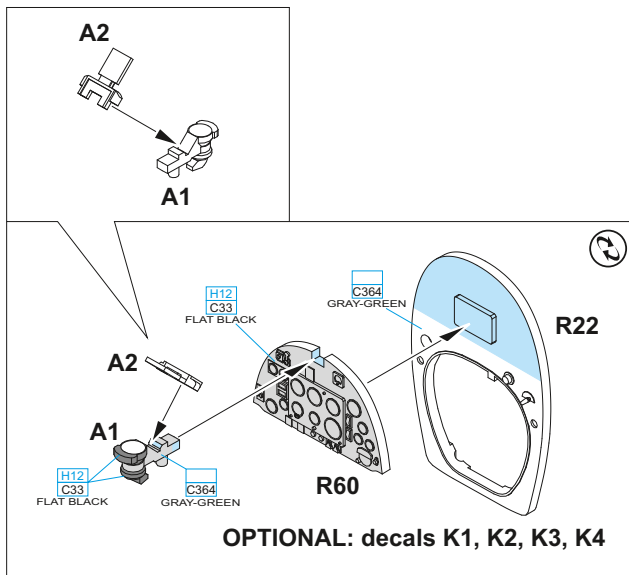
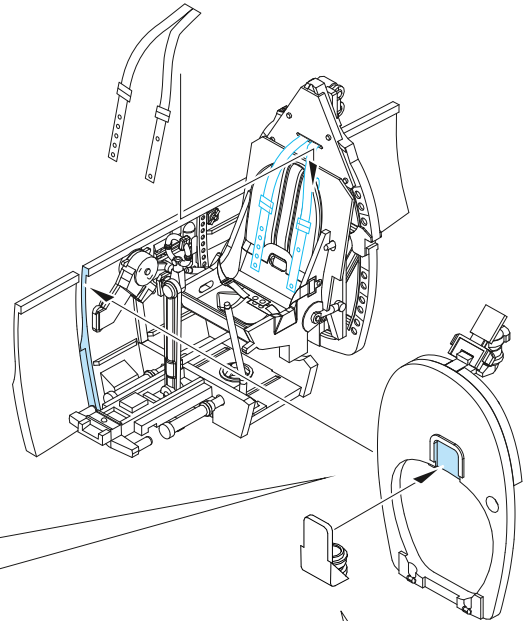
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H3	C3	RED
H4	C4	YELLOW
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H33	C81	RUSSET
H51	C11	LIGHT GULL GRAY
H74	C368	SKY
H77	C137	TIRE BLACK
H84	C42	MAHOGANY
H90	C47	CLEAR RED

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H330	C361	DARK GREEN
H335	C363	MEDIUM SEAGRASS
	C362	OCEAN GRAY
	C364	AIRCRAFT GRAY-GREEN
Mr.METAL COLOR		
MC214		DARK IRON
MC218		ALUMINIUM
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER

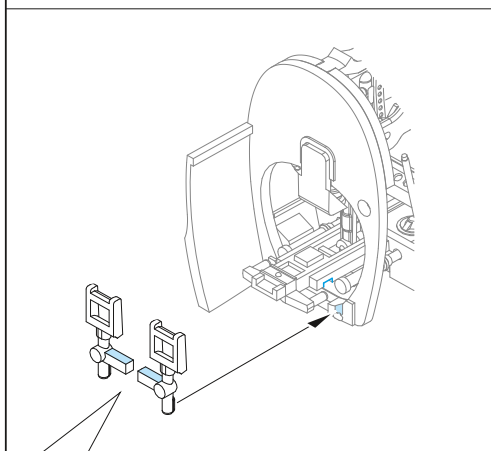
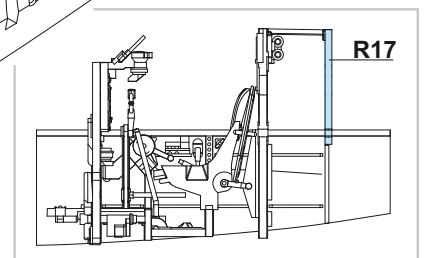
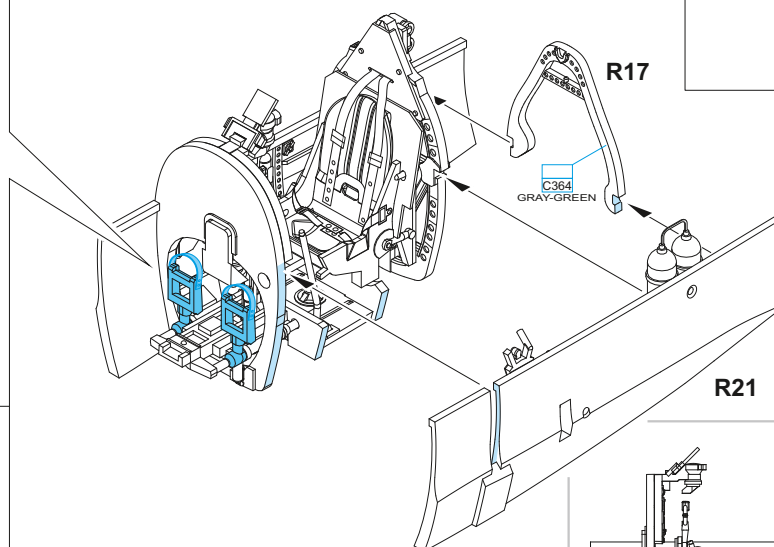




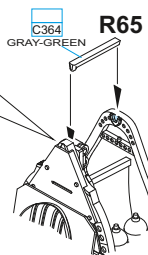
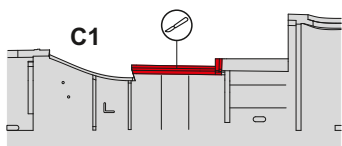
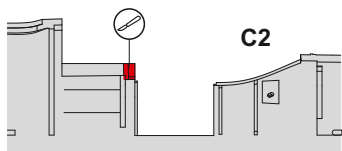
decal K10



D



⑦ FOR CLOSED CANOPY ONLY



P14



P13



P45

C1

C364
GRAY-GREEN

MC218
ALUMINIUM

H12
C33
FLAT BLACK

R1

D

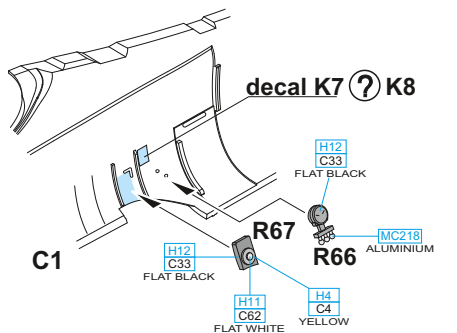
R20

E

C2

P22

decal K7 ⑦ K8



C1

H12
C33
FLAT BLACK

H11
C62
FLAT WHITE

H4
C4
YELLOW

MC218
ALUMINIUM

R67

R66

⑦ ⑧
Ø - 1 mm

P44

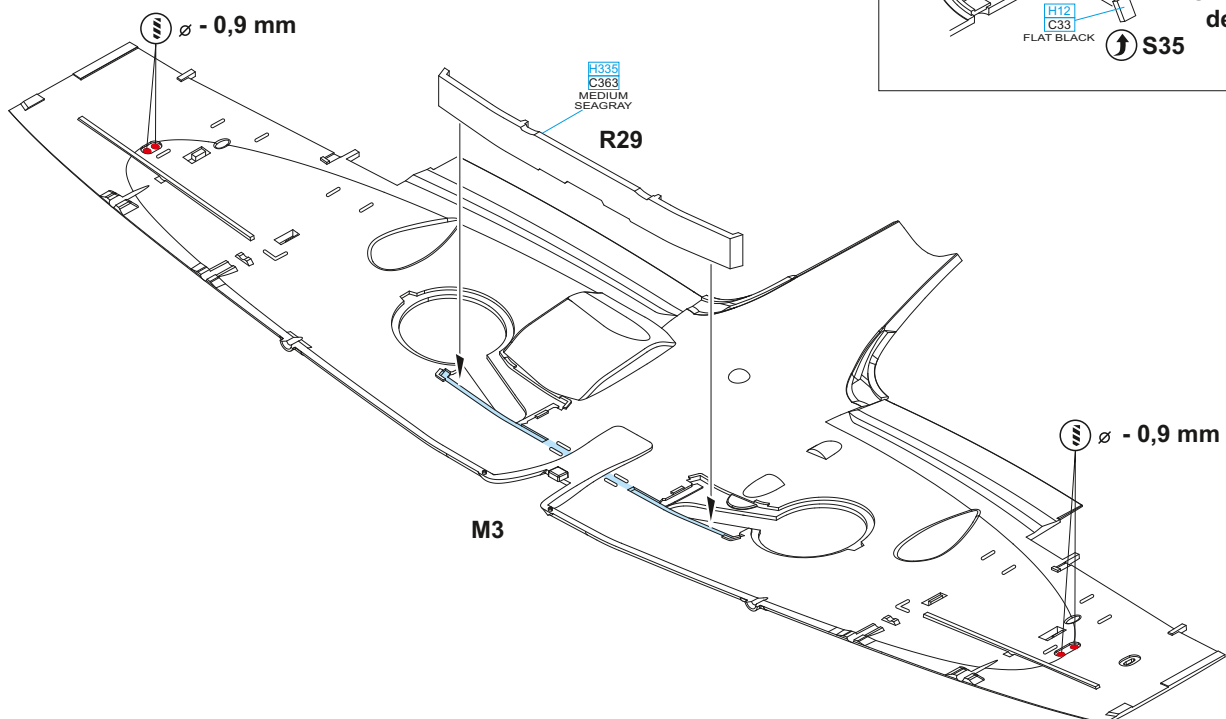
E

C2

OPTIONAL:
decal K9

① S35

⑧ Ø - 0,9 mm

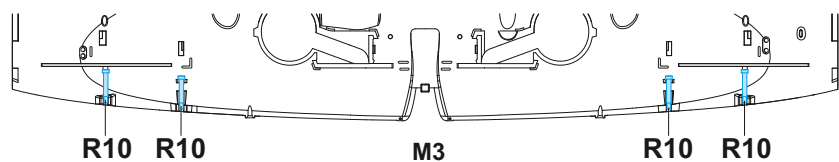
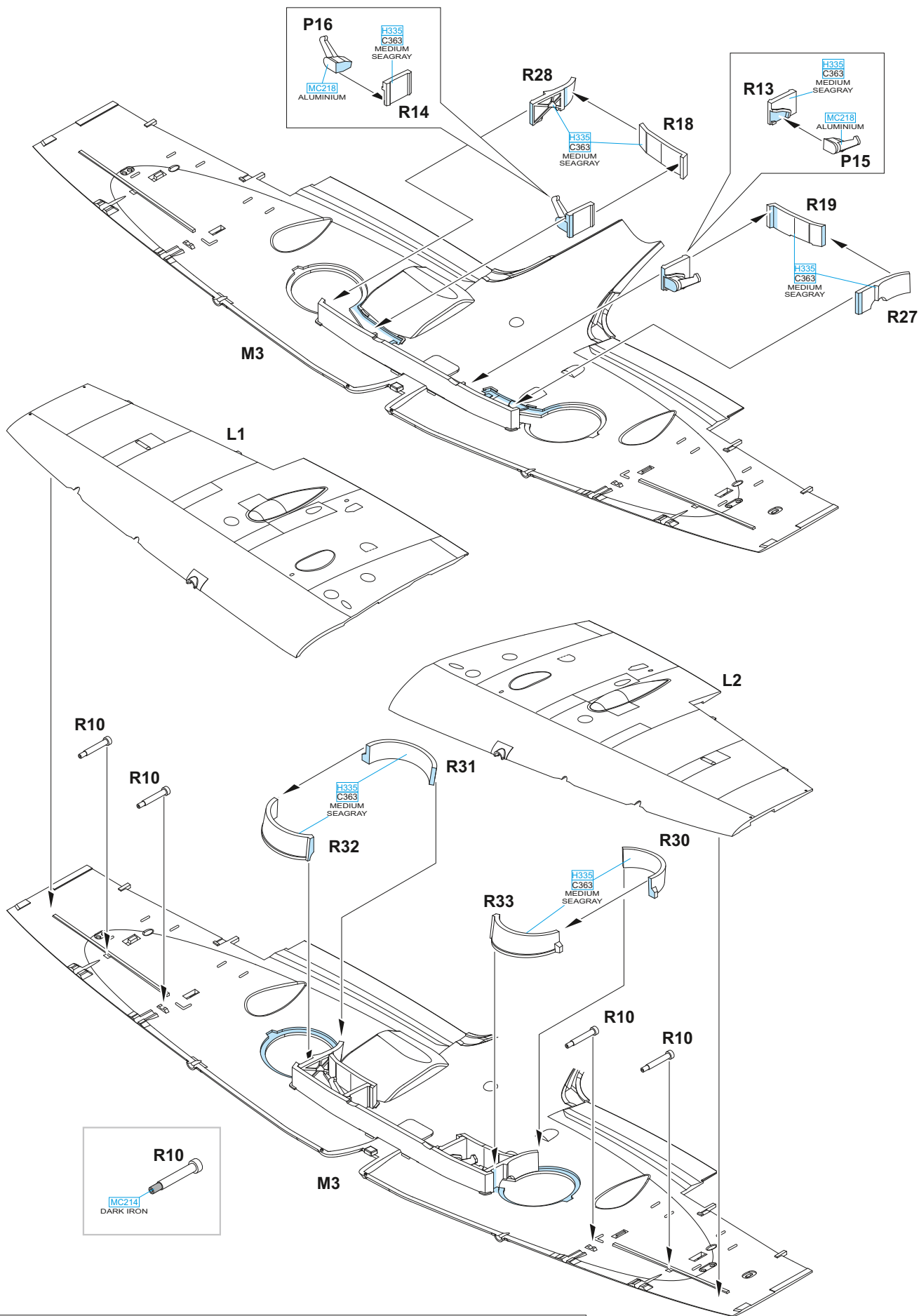


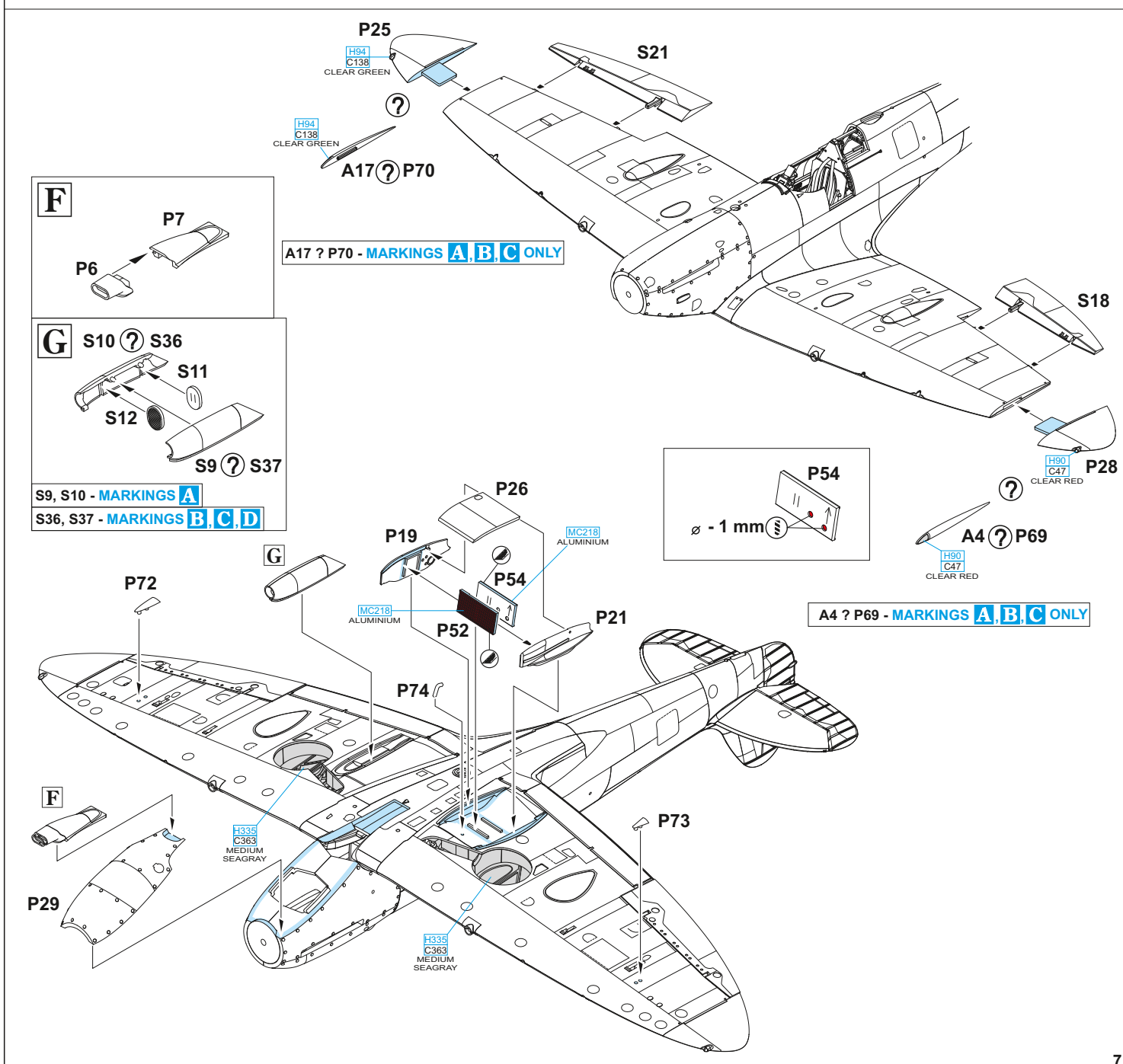
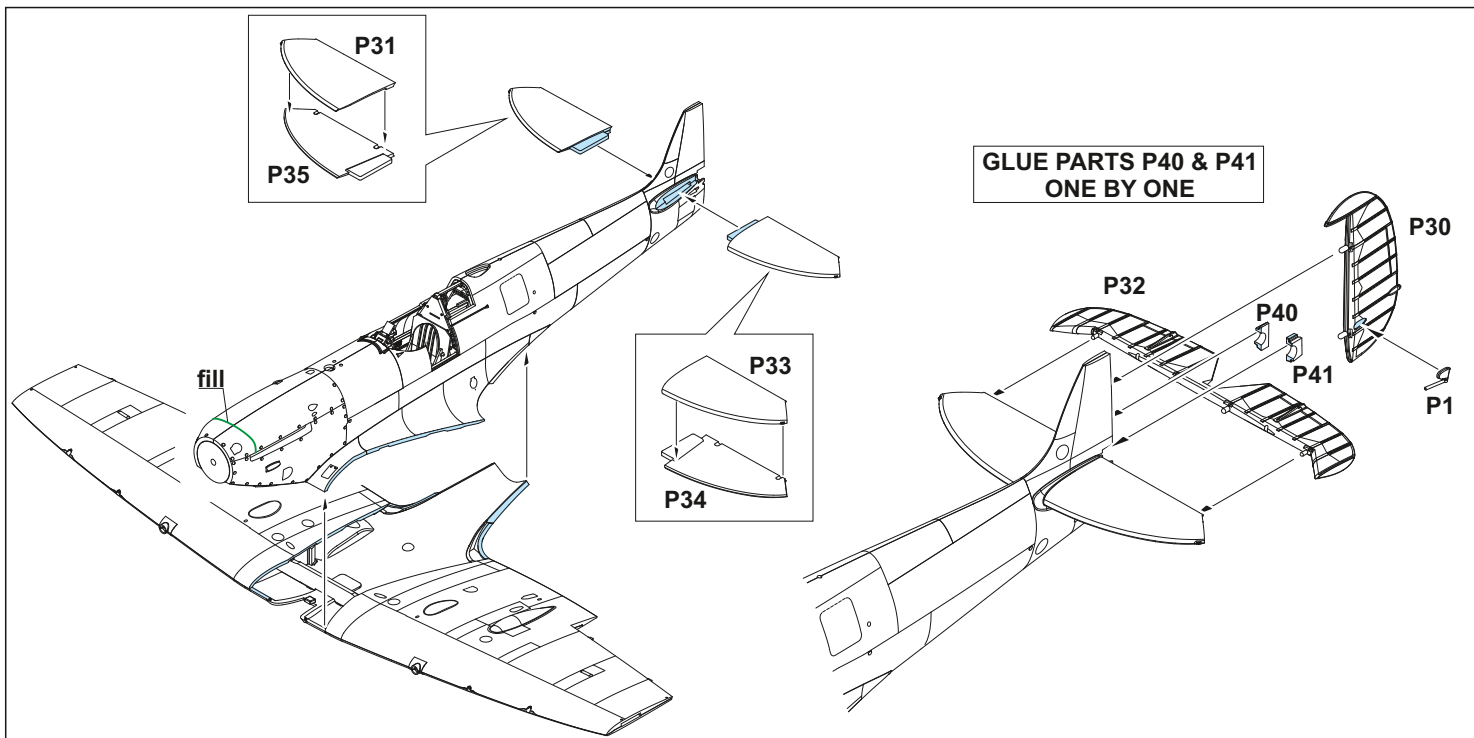
H35
C363
MEDIUM
SEAGRAY

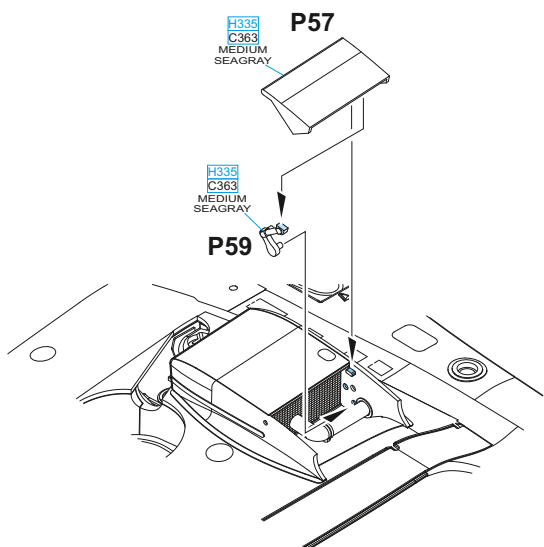
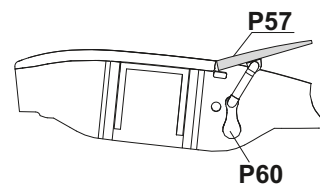
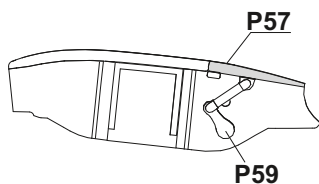
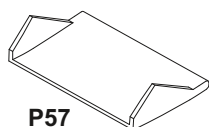
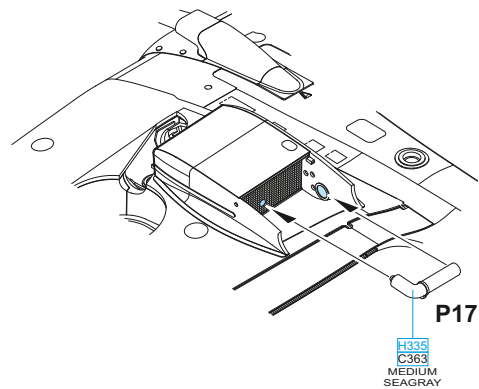
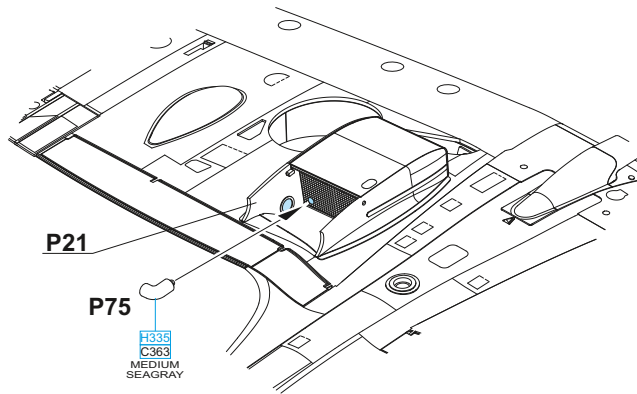
R29

M3

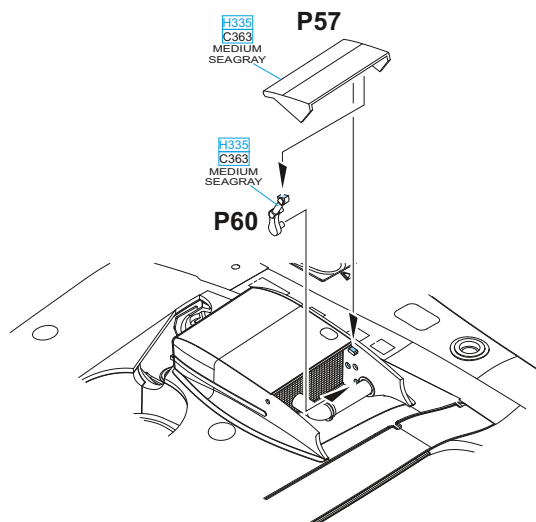
⑧ Ø - 0,9 mm



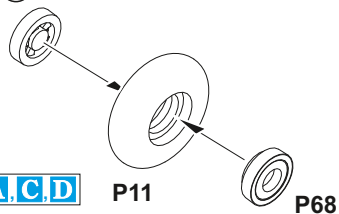




?



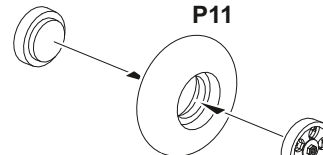
P66 ? P67



P66 - MARKINGS A, C, D
P67 - MARKING B

P68

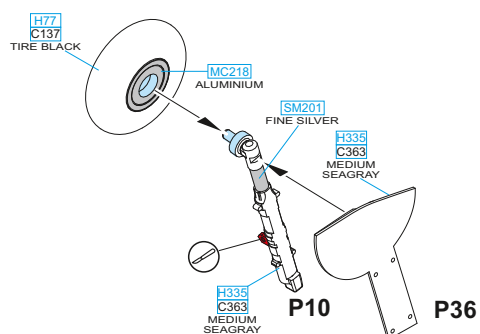
P11



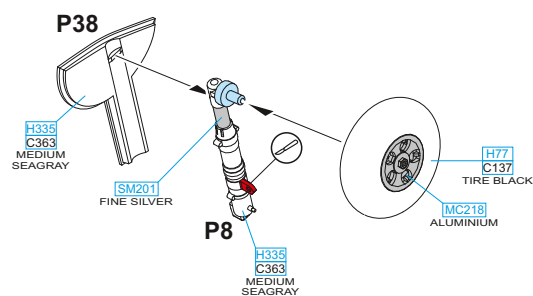
P66 ? P67

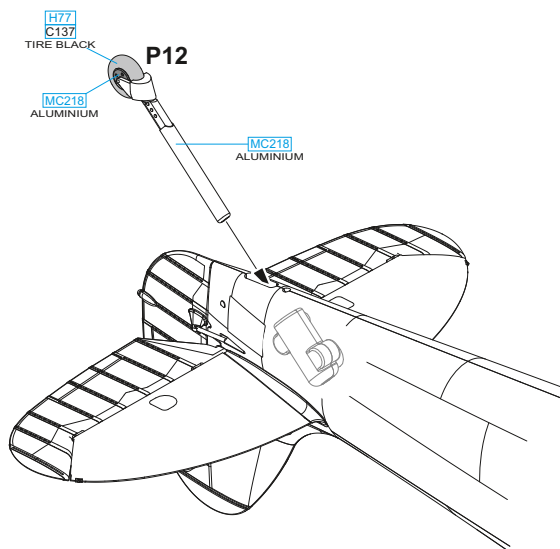
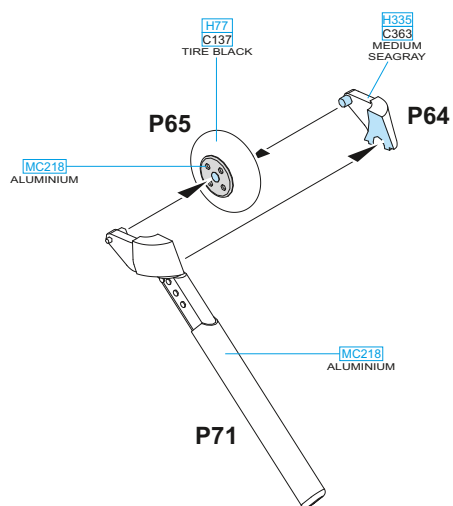
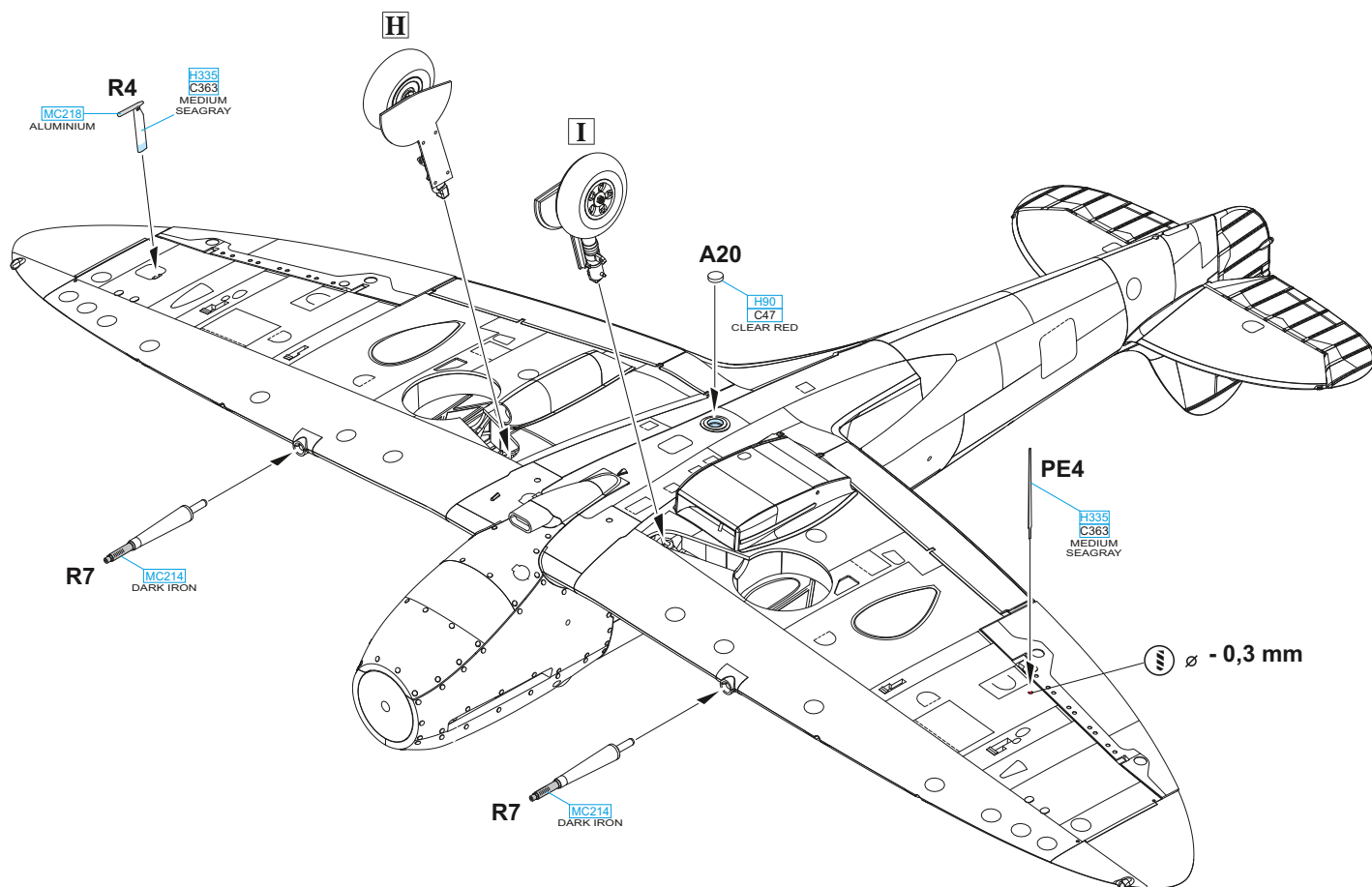
P66 - MARKINGS A, C, D
P67 - MARKING B

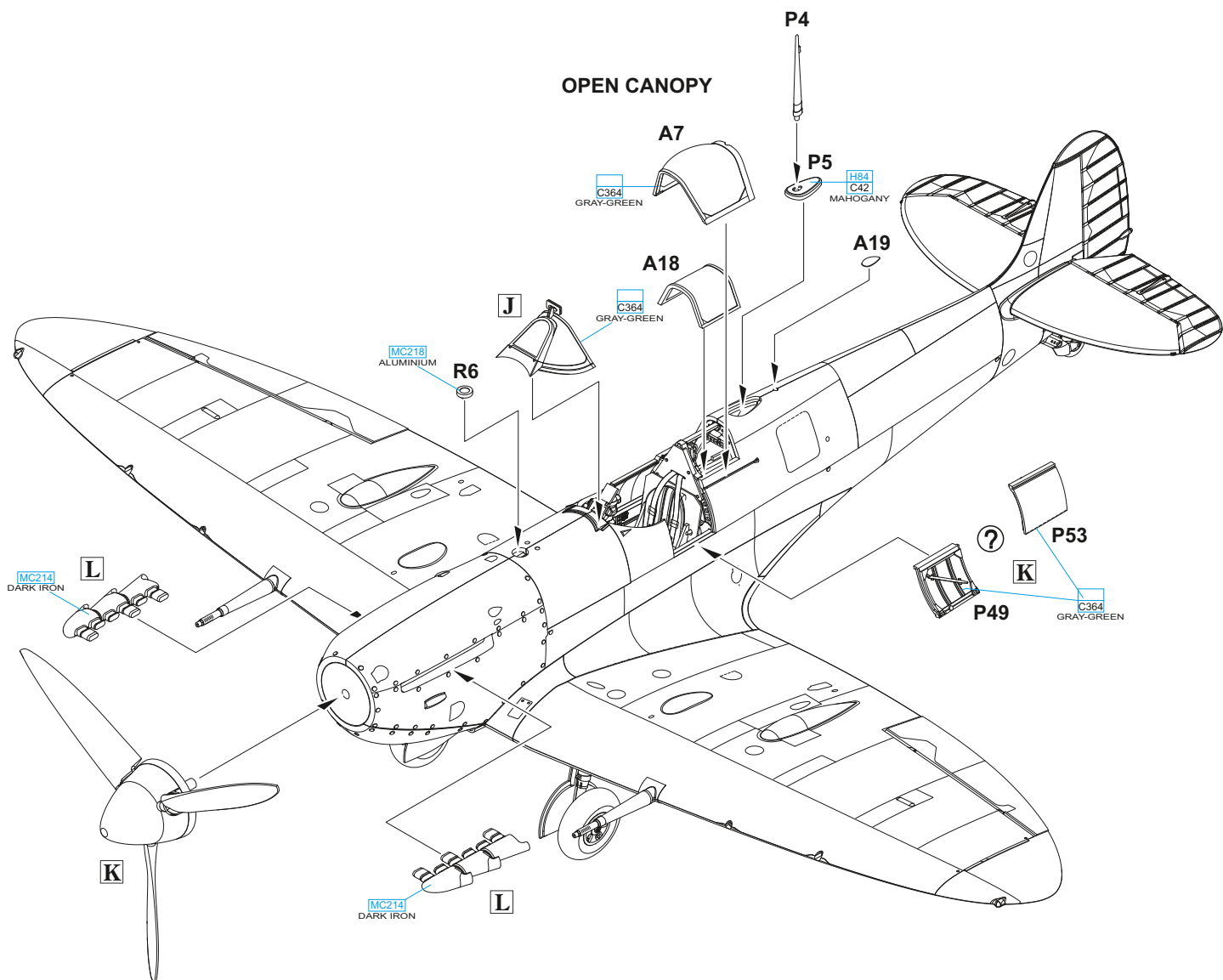
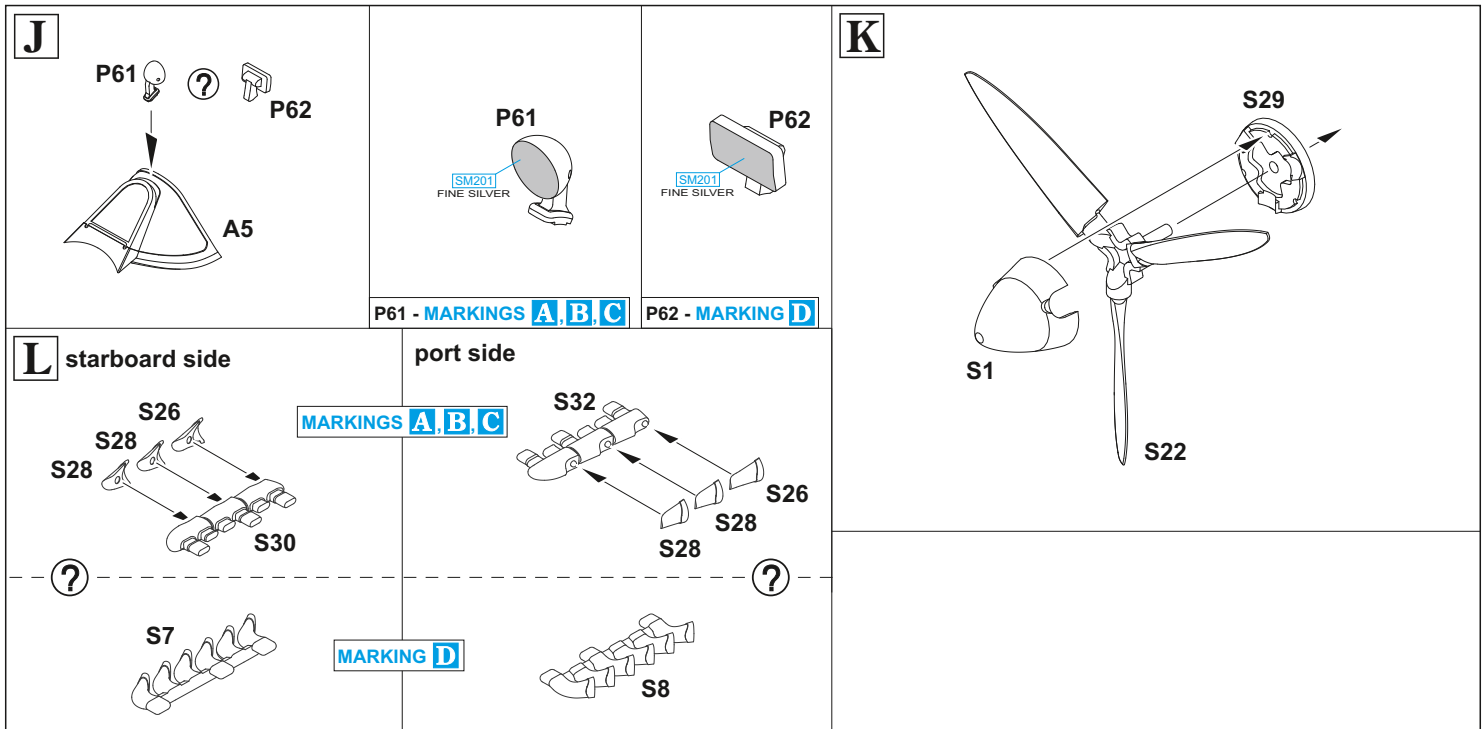
H



I

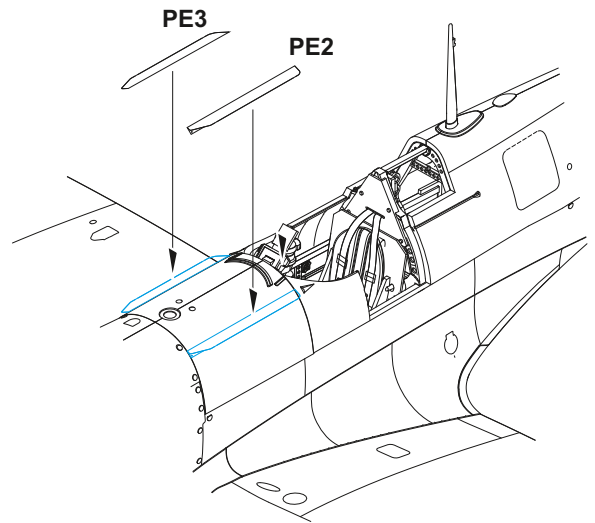
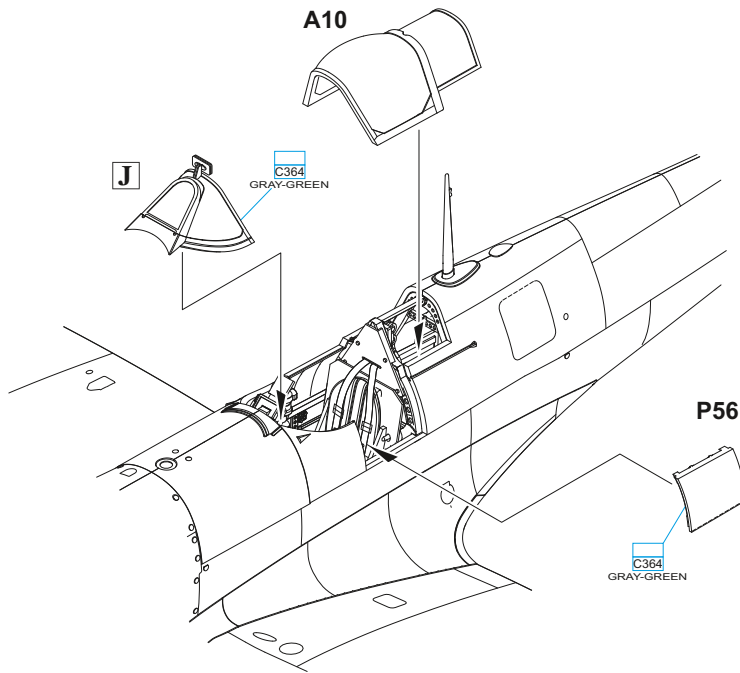




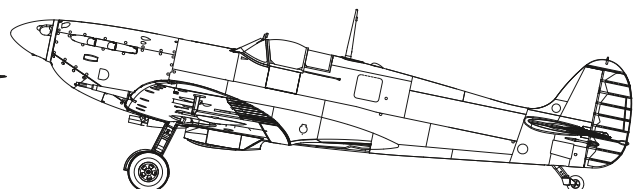
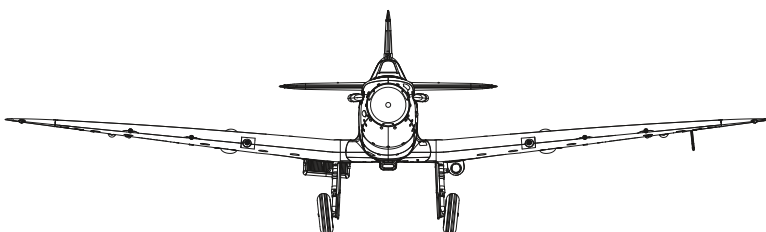
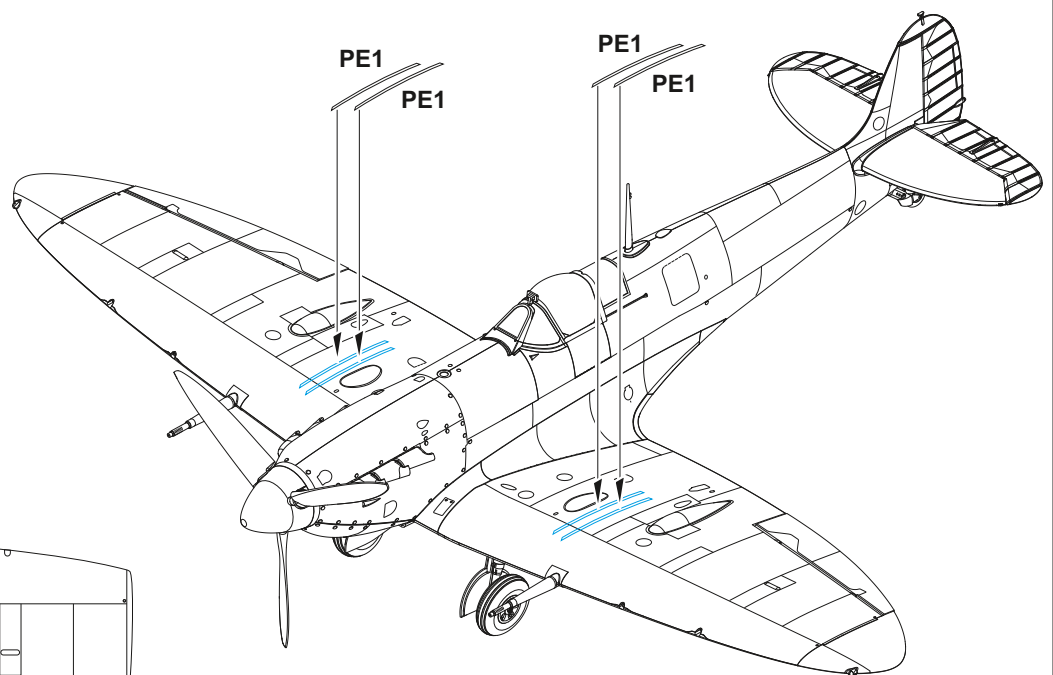
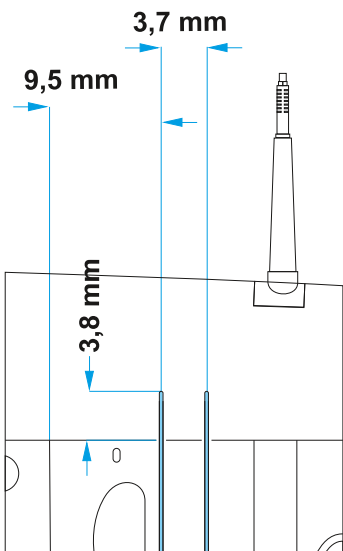


CLOSED CANOPY ?

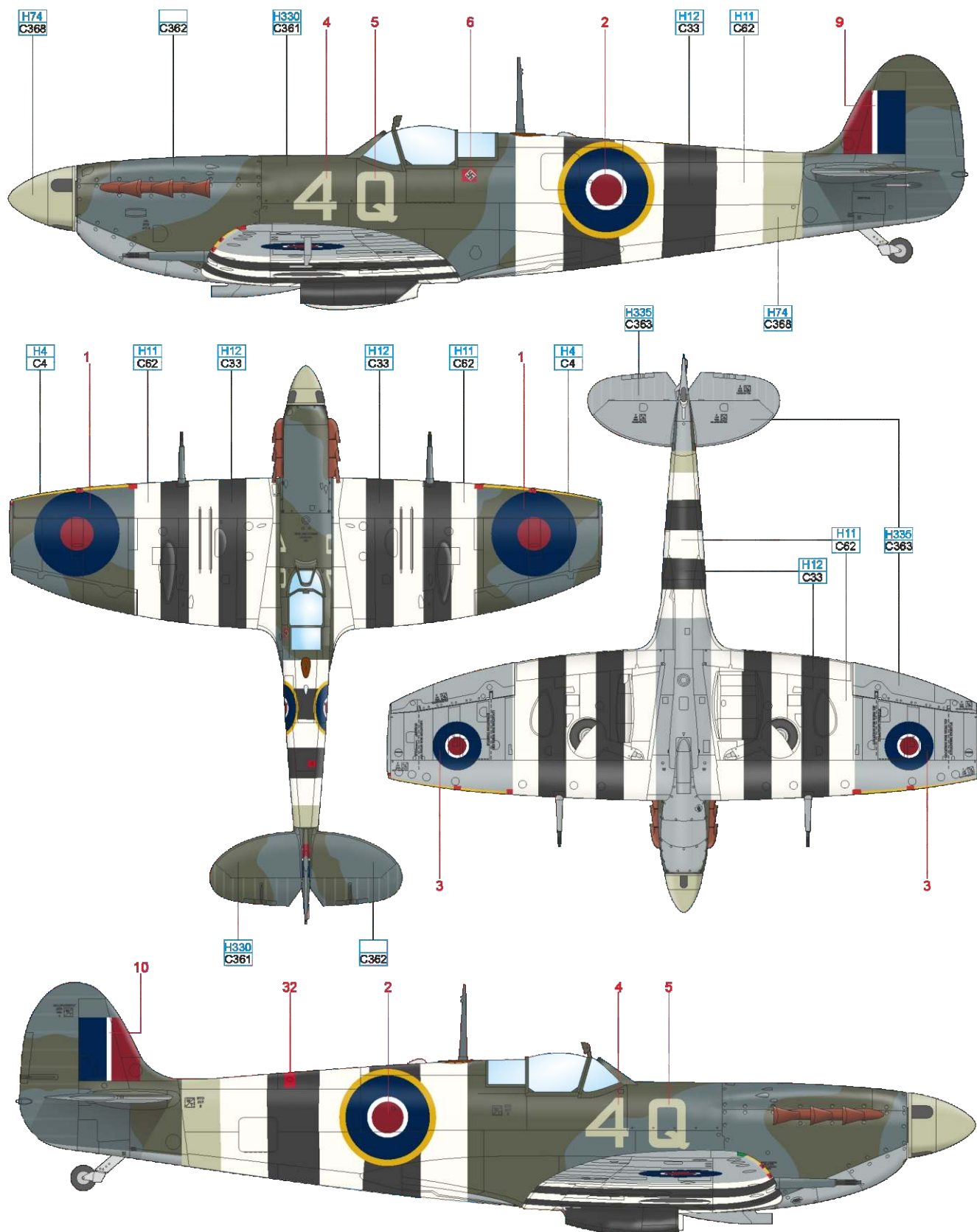
? MARKING C ONLY



? MARKING A ONLY

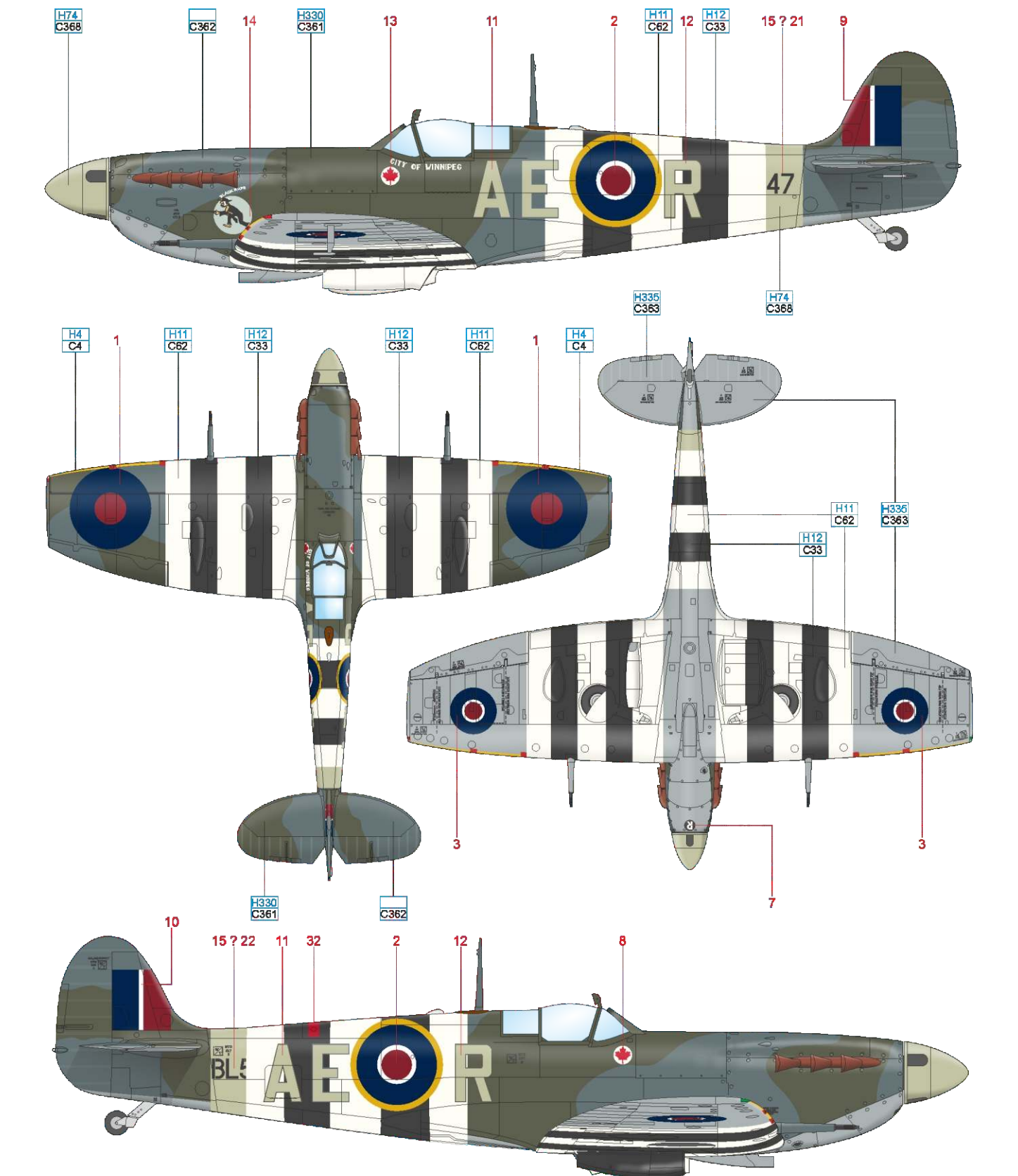


V únoru 1944 byla zformována VCS-7 Cruiser Scouting Squadron. Tu tvořilo 17 pilotů z několika bitevních lodí, kteří vyměnili své dosavadní Curtissy Seagull a Vought Kingfishery za Spitfiry Mk.V. Jednotce velel nejprve Lt. Robert W. Calland a od 28. května 1944 Lt. Cdr. William Denton Jr. Před dnem D bylo na základně Lee-on-Solent shromážděno deset Squadron, pět od RAF, čtyři z Royal Navy FAA (Fleet Air Arm) a VCS-7, které zajišťovaly letecké pozorování pro námořní bombardování v sektorech pláží Utah a Omaha a později i v oblasti Cherbourg. Pozorovací mise absolvovala vždy dvojice letounů. Vedoucí letoun plnil funkci pozorovatele, druhý zajišťoval doprovod a chránil vedoucího před nepřátelským útokem. Standardní výška pro tyto mise byla 1 800 m, ale špatné počasí často nutilo piloty operovat mezi 450 až 600 m. Příležitostně se mise létaly v ještě nižších výškách. Od 6. června do 26. června provedla VCS-7 celkem 209 misí nad Normandií, zejména v rámci Western Naval Task Force, která byla pod kontrolou amerického námořnictva. VCS-7 ztratila z různých příčin devět Spitfirů, největší nebezpečí představoval všudypřítomný flak. Squadrona se zřídkakdy setkala s letouny Luftwaffe, přesto se 7. června podařilo Slt. D. W. Barracloughovi sestřelit ve vzdušném souboji Bf 109G. Poslední bojová mise VCS-7 proběhla 25. června v oblasti Cherbourg, následujícího dne byla VCS-7 rozpuštěna. Její Spitfiry nesly standardní kamufláž a označení RAF Day Fighter, invazní pruhu rychlé identifikace a před pilotní kabinou byly označeny číslicí 4 za kterou bylo individuální písmeno letounu u squadrony.



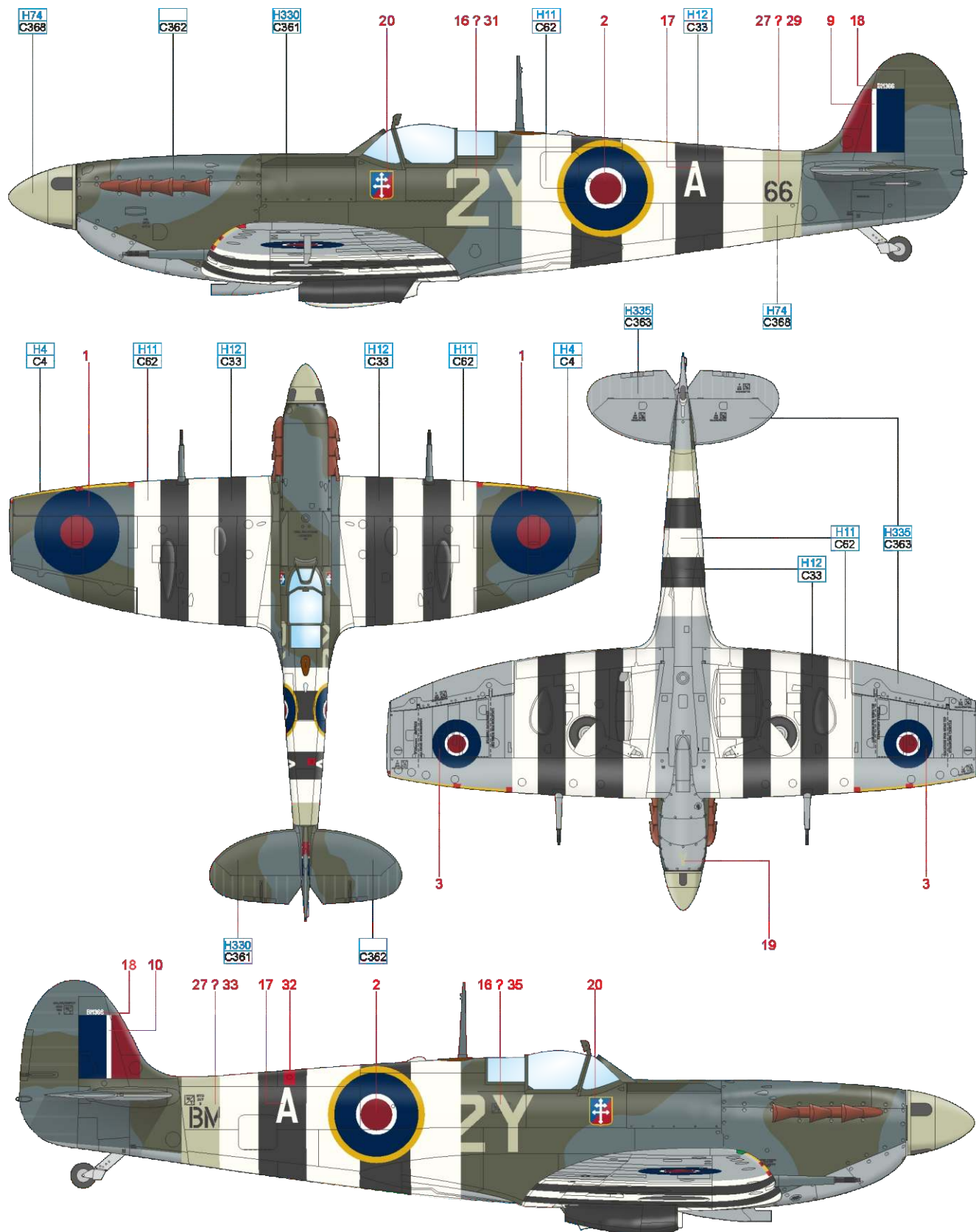
FLAT WHITE	H11 C62	YELLOW	H4 C4	SKY	H74 C368	DARK GREEN	H330 C361	OCEAN GRAY	C362	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	FLAT BLACK	H12 C33
------------	---------	--------	-------	-----	----------	------------	-----------	------------	------	-----------------	-----------	------------	---------

V Den D měla No. 402 Squadron ve své výzbroji směsici starších Spitfirů verze Vb a Vc a velelo jí známé eso S/Ldr G. W. Northcott. Squadrona byla součástí No. 142 Wing, který pod velením dalšího známého kanadského esa W/Cdr Johna Milne Checkettse operoval jako součást protivzdušné obrany Velké Británie, i když pod operačním řízením 2TAF v roli stíhacích bombardérů. Na Spitfiru Mk.IX byla No. 402 Squadron znovu přezbrojena v červenci, ale jejich působení u jednotky bylo krátké. Počátkem srpna 1944 došlo k přesunu do Hawkinge, kde byla squadrona přezbrojena na nové výkonné Spitfiry Mk.XIV se kterými se okamžitě zapojila do boje proti létajícím pumám V-1. Koncem září 1944 byla squadrona přemístěna k 2TAF v Belgii a připojila se k No. 125 Wing. V prosinci se pak připojila k No. 126 Wing RCAF, kde létala po boku Spitfirů Mk.IX. Konec války zastihl jednotku na německé půdě ve Wunstorfu s celkovým skóre 49,5 zničených nepřátelských letadel ve vzduchu. Jedním ze Spitfirů Mk.Vb, působících u No. 402 Squadron během Dne D, byl i stroj sériového čísla BL547 který byl opatřen trupovými kódy AE-R. Nejčastěji s ním létal F/O Rick Richards který si nechal na přední svého Spitfiru namalovat kresbu „Black Rufe“, postavíčky z komiksového časopisu Li'l Abner. Pod pilotní kabinou nesl standardní označení, většiny Spitfirů No. 402 Squadron, tedy červený kanadský list v bílém erbu s bílým nápisem City of Winnipeg.



FLAT WHITE	H11 C62	YELLOW	H4 C4	SKY	H74 C368	DARK GREEN	H330 C361	OCEAN GRAY	H362 C362	MEDIUM SEA GRAY	H335 C363	FLAT BLACK	H12 C33
------------	------------	--------	----------	-----	-------------	------------	--------------	------------	--------------	-----------------	--------------	------------	------------

No. 345 Squadron byla založena v lednu 1944 a operačního stavu dosáhla 28. dubna 1944. Vzhledem k datu založení jednotky technicky nešlo o „Svobodné Francouze“, jednalo se o nesořodé seskupení francouzských pilotů v RAF, z nichž někteří byli takzvaní „évadés d'Espagne“, tedy Francouzi, kteří uprchli z Francie překročením Pyrenejí a připojili se k de Gaullově FAFL a francouzským pilotům ze severní Afriky. Jednotka byla vyzbrojena staršími Spitfiry Mk.V a létala hlídky nad předmostím v Normandii jako součást No. 141 Wing (2TAF). V září 1944 obdržela Spitfiry Mk.IX a následně byla přemístěna k No. 145 Wing, kde primárně létala pozemní útočné a doprovodné mise. Během roku bojů provedla No. 345 Squadron více než 3 000 bojových letů a zničila 186 lokomotiv a více než 200 nepřátelských vozidel. Prvním velitelem jednotky byl Cmdt. Jean Marie Accart, který v Británii přijal pseudonym „Bernard“, aby tak chránil svou rodinu ve Francii. Accart dosáhl 12 vítězství, všech na letounech P-36 Hawk u jednotky GC I/5 během německé invaze do Francie v roce 1940.



D BM327, F/Lt Tony Cooper, No. 64 Squadron, RAF Friston, Velká Británie, červen 1944

Po ukončení pilotního výcviku byl Tony Cooper po nadprůměrném hodnocení zařazen jako instruktor, zpočátku v Anglii, od listopadu 1940 do poloviny roku 1943 v Kanadě. V červnu 1943 uspěl po neustálém obtěžování úřadů s žádostí o návrat k bojovému létání ve Velké Británii. Absolvoval kurz u operační výcvikové jednotky v Rednalu v Shropshire a poté byl vyslán k No. 64 Squadron, která v té době létala na Spitfirech Mk.Vb. Na jaře 1944 se s jednotkou účastnil mnoha pozemních útoků během přípravy na Den D a 6. června 1944 provedl dva bojové lety, při kterých poskytl stíhací krytí nad plážemi Utah a Omaha. V operačním létání pokračoval až do listopadu 1944. Celkem nalétal Tony Cooper 3 200 hodin a absolvoval 160 operačních bojových letů. Přežil také pět vynucených přistání, dvě z nich v noci, dvě s hořícím letounem a jedno v důsledku zásahu nepřátelskou pozemní palbou. Po válce se Tony vrátil do svého rodného města Lowestoft a stal se pátou generací, která pracovala v rodinném velkoobchodu WB Cooper Ltd. Vedl velmi plnohodnotný život a zůstal aktivní až do svých pozdních 90. let. Zemřel 26. ledna 2017 ve věku rovných sta let. Na Tonyho počest byl v roce 2016 přebarven Spitfire Mk.Vb sériovým číslem AB910, který létá u Battle of Britain Memorial Flight (BBMF) tak, jak s ním Tony Cooper létal v červnu 1944 u No. 64 Squadron v den D. Jeho osobním Spitfirem byl BM327 s trupovým kódem SH-F, který měl pod čelním štítkem namalovaný nápis „Peter John 1“, což bylo jméno Tonyho novorozeného syna.

